

Periodical Part, Published Version

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) Mitteilungsblätter 19

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/106870>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e.V. (Hg.) (1975):
Mitteilungsblätter 19. Nürnberg: DKSV.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Mitteilungsblätter
Juli 1975
Nummer 19

**Deutscher Kanal-
und Schiffsverkehrsverein
Rhein-Main-Donau e. V.
Nürnberg**
Geschäftsstelle:
85 Nürnberg
Marienplatz 4

Deutscher Kanal + Schiffsverkehrsverein
Rhein - Main - Donau e. V.

Neue Telefon-Nummer

09 11 / 22 66 46

/BMI)



Der Rhein-Main-Donau-Kanal Chance und Aufgabe für die Bayerische Landesentwicklungs- und Umweltpolitik

Von Staatsminister Max Streibl
zur Mitgliederversammlung 1975
des Deutschen Kanal- und Schiffsahrts-
vereins Rhein-Main-Donau e. V.
in Nürnberg

Wer in einer Zeit der engen Kommunikation und der internationalen Verflechtungen Landesentwicklungspolitik betreiben will, muß den Blick weit über die Landesgrenzen hinaus richten. Obwohl Bayern ein weitläufiger Flächenstaat ist, stellt es doch nur einen Teilraum mit allen Problemen der Anbindung und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit dar.

Bayern nimmt innerhalb der Bundesrepublik und im Rahmen der Europäischen Gemeinschaften eine ausgeprägte Randlage ein. Bayern liegt aber doch im Zentrum Mitteleuropas und hat damit eine Brückenfunktion innerhalb der europäischen Länder, vor allem gegenüber den Ländern Ost- und Südosteuropas. Bayern hat deshalb die Aufgabe, Bindeglied zwischen der Bundesrepublik und den Europäischen Gemeinschaften einerseits und den sie umgebenden Ländern andererseits zu sein.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal, diese Großschiffahrtsstraße von gesamteuropäischer Bedeutung, zu Recht als „Europakanal“ bezeichnet, unterstreicht diese Bedeutung Bayerns als Drehscheibe in Mitteleuropa. Ein besonderer Umstand, an dem Verkehrs-, Wirtschafts- und Landesplaner nicht vorbeigehen können, liegt darin, daß in einem der beiden großen Verdichtungsräume Bayerns, dem Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen, sich ein Knotenpunkt des europäischen Autobahnnetzes mit der großen künftigen Wasserstraße trifft. Wer immer der völkerverbindenden Politik auf unserem Kontinent das Wort redet, verliere deshalb leicht und schnell an Glaubwürdigkeit, wenn er dem Projekt der Großschiffahrtsstraße sein Engagement entziehen würde.

Das Sitzland Bayern sieht in der Fertigstellung des Kanals ein vorrangiges Ziel,

nicht in erster Linie um eigener — übrigens immer noch umstrittener — Vorteile willen, sondern aus der Verantwortung als bewußte europäische Region heraus. Deshalb hat auch zu recht dieser Tage eine Meldung viel Aufmerksamkeit gefunden, wonach Bayern notfalls bereit sein müßte, Vorleistungen zu erbringen, wenn der Bund seine vertraglichen Leistungen strecken würde.

Die 3 400 km lange Wasserstraße zwischen Schwarzem Meer und Nordsee mit ihrem 1 000 qkm umfassenden Hinterland wird 13 Staaten unmittelbar miteinander verbinden: vom EG-Raum werden es die Niederlande, Belgien, Luxemburg, die Bundesrepublik Deutschland und Österreich sein; von den COMECON-Mitgliedstaaten die CSSR, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und die Sowjetunion; und schließlich auch Jugoslawien, das keiner der beiden Wirtschaftsgemeinschaften angehört. Diese Großschiffahrtsstraße wird weiter erstmals zwei große Industriegebiete Europas, das Ruhrgebiet und das Donez-Becken, miteinander verbinden, darüber hinaus die großen Europahäfen an der Nordsee mit den sich in den letzten Jahren rapid entwickelnden Donaustädten von Linz bis Belgrad. Bayern kann stolz darauf sein, daß es eine Schlüsselfunktion bei der Zusammenführung dieser unterschiedlichen Räume einnimmt.

Diese Schlüsselfunktion ist Aufgabe, aber auch Chance für Bayern. Hier erwächst ihm die Möglichkeit, die wirtschaftliche Benachteiligung seiner Randlage zu überwinden und die Randlage in eine Zentral- lage umzuwandeln. Die regen Verkehrsbeziehungen Bayerns zu Thüringen, Sachsen und Osteuropa sind 1947 unterbrochen worden. Das hat zum Verlust naher Bezugs- und Absatzgebiete ge-

führt und letztlich zu einer wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Umorientierung gezwungen.

Wenn Bayern mit der wirtschaftlichen Entwicklung Westeuropas Schritt halten soll, muß diese Umorientierung in absehbarer Zeit abgeschlossen werden. Neue Chancen können uns gerade auch in Südosteuropa erwachsen. Eine zunehmende Öffnung, insbesondere hin zu den Ost-Süd- und Südosteuropäischen Märkten, kann Bayern als Mittler zu diesen Räumen zu neuen Wirtschaftsimpulsen verhelfen. Nicht umsonst bemüht sich die Bayerische Staatsregierung, gerade wieder in diesen Tagen wie seit Jahren und ungeachtet der gesellschaftspolitischen Gegensätze, um eigene unmittelbare Kontakte zu Teilstaaten der östlichen Nachbarn. Wirtschaftsimpulse wirken jedoch nur, wenn „impulsvermittelnde“ Verkehrsanbindungen bestehen. Der angemessene Anschluß Bayerns und insbesondere Nordostbayerns an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze gehört damit zu den wichtigsten Vorleistungen und Voraussetzungen für die Entwicklung des gesamten Raumes. Hierzu gehörte beispielsweise auch der längst fällige Bau der geplanten, nach Westen, Norden und Nordwesten führenden Bundesautobahnen.

Aus Solidarität zu den anderen Teilräumen der Bundesrepublik haben wir bisher dem Vorrang der großen Nord-Süd-Verbindungen Verständnis entgegengebracht. Das wird schon aus der Sicht der Anbindung aller Landesteile an die Schifffahrtsstraße nicht so bleiben können. Bei der Bewältigung des Güter-, insbesondere des Massengüterverkehrs, kommt der Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle zu. Sie macht im Wettbewerb zum Angebot der Deutschen Bundesbahn für das von ihr er-

schlossene Gebiet einen kostengünstigen Transport von Empfangs- und Versandgütern möglich. Angesichts der Pläne der Deutschen Bundesbahn, sich aus der Flächen- und Stückgutbedienung immer mehr zurückzuziehen, wird diese Aufgabe der Binnenschifffahrt noch zunehmend an Bedeutung gewinnen müssen. Nicht zuletzt hat ja auch der bisherige Mangel an schiffbaren Wasserwegen in Bayern zu der besonderen Abhängigkeit der bayerischen Wirtschaft von den Transportleistungen der Deutschen Bundesbahn geführt, die sich wegen ihrer „Rückzugspläne“ nun sehr schmerzlich bemerkbar macht.

Der „Europakanal“ kann damit Wettbewerbslage und wirtschaftliche Struktur der Landesteile in seinem Einzugsbereich äußerst positiv beeinflussen. Der Europakanal verbessert die Wettbewerbslage der bereits in diesen Räumen ansässigen gewerblichen Wirtschaft, macht aber darüber hinaus auch die Ausbildung neuer wirtschaftlicher Standorte möglich, wie dies in gleicher Weise schon bei der Kanalisierung des Neckars sowie der Mosel der Fall war und derzeit im Zuge der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals bereits zu beobachten ist. Am bayerischen Main beispielsweise hat die durch den Wasserstraßenbau herbeigeführte Standortverbesserung zwischen 1945 und 1970 mit zur Ansiedlung von 230 Industrie- und Gewerbebetrieben geführt.

Diese Bildung neuer Standorte braucht im übrigen keineswegs transportorientiert zu sein, sondern kann z. B. aus den Kontaktvorteilen, die mit bereits angesiedelten Produktions- und Handelsbetrieben, Verwaltungsstellen, Wohnstätten und dgl. verbunden sind, erwachsen. Der Europakanal ist damit eine umfassende, gesamtwirt-

schaftliche „Initialzündung“ für sein Hinterland.

Aufgabe und Möglichkeit der bayerischen Raumordnungs- und Landesentwicklungspolitik sind es nun, diese „Initialzündung“ zu nutzen und zu verstärken. Dementsprechend enthält das Landesentwicklungsprogramm, als wichtigstes Instrument der bayerischen Landesentwicklungspolitik, eine breite Fülle von Zielaussagen zum weiteren Ausbau des Europakanals. In einer Abstimmung und Koordinierung der gesamten öffentlichen Planung und in überörtlicher, überfachlicher und langfristi-

ger Gesamtschau zielt das Programm darauf ab, alle Chancen zu nützen, die der Ausbau des Europakanals für Bayern bieten kann.

Bereits in den sogenannten übergeordneten Zielen der Landesentwicklungspolitik wird dem Ausbau des Europakanals für die Gesamtentwicklung Bayerns ein besonderes Gewicht beigemessen. Das ist verständlich, wenn man bedenkt, daß nach einem Gutachten des IFO-Instituts die Wirtschaft von sechs der sieben bayerischen Regierungsbezirke die neue Wasserstraßenverbindung deutlich unmittelbar



Mitgliederversammlung im Nürnberger Messezentrum: der Vorsitzende des Deutschen Kanal- und Schifffahrtsvereins, Oberbürgermeister Dr. Andreas Urschlechter, begrüßt die Gäste aus nah und fern, aus dem In- und Ausland am Sitz des Vereins.

nutzen wird. In den fachlichen Zielen des Landesentwicklungsprogramms werden die übergeordneten Zielaussagen im Abschnitt Verkehr konkretisiert. Danach genießt die Verwirklichung des Europakanals im bayerischen Wasserstraßenbau die absolute Priorität.

Das Landesentwicklungsprogramm fordert zum einen die Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals bis Kelheim selbst und die durchgehende Kanalisierung der Donau zwischen Kelheim und Vilshofen entsprechend dem sog. Duisburger Vertrag, darüber hinaus aber auch die Ver-

besserung der Schifffahrtsbedingungen auf dem kanalisierten Main. Diese Aussagen des Programms bringen zwar nichts Neues; sie werden aber für das Vorhaben von großer Bedeutung sein, wenn das Programm in Verbindlichkeit erwächst. Dann werden nämlich alle Beteiligten der öffentlichen Hand gehalten sein, ihre Maßnahmen abgestimmt darauf auszurichten, daß den Zielvorstellungen entsprochen werden kann.

Im Hinblick auf die zu erwartende Schub-schifffahrt und die zunehmende Belastung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße nach



der Fertigstellung des Europakanals ist nach dem Programm die Verbesserung verschiedener Streckenabschnitte des Mains anzustreben.

Die regional wirtschaftlichen Vorteile des Europakanals kommen seinem Hinterland nur zugute, wenn Häfen — wie bisher z. B. Bamberg und Regensburg — sowie Umschlagplätze dem Umland die Preisvorteile der Binnenschifffahrt in verstärktem Maße vermitteln und die strukturschwachen Landesteile mit Binnenschiffahrtsgütern versorgt werden können.

Das Landesentwicklungsprogramm spricht sich deshalb dafür aus, die Häfen Nürnberg und Regensburg bis 1985 den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Bis zur Fertigstellung der Kanalstrecke Nürnberg-Regensburg sollen weitere Umschlagplätze in Roth bei Nürnberg, Hilpoltstein, im Raum Mühlhausen/Berching, in Beilngries, Riedenburg, Kehlheim und Straubing errichtet werden; die Errichtung des Umschlagplatzes Deggendorf ist bis 1990 vorgesehen. Um die Vorteile der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als Ansatzpunkt für weitere Infrastrukturmaßnahmen voll auszuschöpfen, wird von der Bayerischen Staatsregierung derzeit ein „Hafenplan“ als Gesamtdarstellung aller bestehenden und ausbauwürdigen Umschlagplätze erstellt. In ihm werden neben einer Bestandsaufnahme der bestehenden Umschlagplätze und geplanten Erweiterungen auch strukturpolitische Zielsetzungen für die Weiterentwicklung der bestehenden und für eine Förderung der neuen Häfen enthalten sein.

Häfen und Umschlagplätze sind darüber hinaus auch gute Ansatzpunkte für die Industrieansiedlung, die bei diesem Großprojekt Europakanal jeweils besonders zu würdigen ist. Unter dieser Voraussetzung

fordert das Landesentwicklungsprogramm in den überfachlich-regionalen Zielen für die Industrieregion Mittelfranken, die Region Regensburg und die Region Donau-Wald die Sicherung von Standorten für die Eisen-Stahl- und Aluminium-Industrie im Gebiet des Rhein-Main-Donau-Kanals. Das gilt selbstverständlich nur, soweit Belange des Natur- und Landschaftsschutzes nicht entgegenstehen. Bei einem Projekt dieser Art zeigt sich ganz besonders, daß das „Bayerische Modell“, in dem Planung und Umwelt aufeinander zugeordnet sind, gute Voraussetzungen dafür bietet, Entwicklungen voranzutreiben und doch für den Schutz und die Gestaltung der Landschaft zu sorgen.

Für den mittelfränkischen Raum bringt die Wasserstraße bedeutende wasserwirtschaftliche Vorteile, weil sie es gestattet, Donau- und Altmühlwasser in das Regnitz-Main-Gebiet überzuleiten und damit neue Entwicklungsimpulse zu setzen. Diese Überleitung von Wasser aus dem wasserreichen Süden in die hochbelasteten Vorfluter Regnitz und Main ist bei Vergleich der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten naheliegend. Um die Standortqualität des Donautales nicht zu schmälern, kann aber aus der Donau bei Niedrigwasser im Regelfall kein Wasser nach Franken übergeleitet werden. Für den Fall des Zusammentreffens von Niedrigwasser-Perioden in Regnitz und Main und in der Donau muß das Zuschußwasser aus Wasserspeichern bereitgestellt werden. Diese Aufgabe wird die 140 Mio m³ umfassende Brombachtalsperre übernehmen, die ihr Wasser aus der Altmühl — vorwiegend aus Hochwasserabflüssen — bezieht. Durch den Bau der Großschiffahrtsstraße wird die Überleitung technisch möglich gemacht.

Das Überleitungsprojekt trägt in entscheidendem Maße dazu bei, den fränkischen Raum wasserwirtschaftlich zu sanieren und eine zu enge Begrenzung weiterer Entwicklungsmöglichkeiten zu vermeiden. Insbesondere die hohe Abwasserkonzentration der Regnitz unterhalb des fränkischen Wirtschaftsraumes wird entscheidend verringert.

Der Europakanal und die damit geplante Überleitung von Altmühl- und Donauwasser in das Regnitz-Main-Gebiet ist ein Beispiel für ein kombiniertes wasserwirtschaftliches System und ein gegebener Ansatzpunkt für eine wasserwirtschaftliche Rahmenplanung. Im Vordergrund einer solchen Planung steht die großräumige Zusammen- und Vorausschau über alle Teilbereiche der Wasserwirtschaft, wie Trinkwasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Hochwasserschutz, Niedrigwasseraufhöhung, Schifffahrt, Fischerei, Erholung und Landschaftsschutz am Gewässer. Ein wasserwirtschaftlicher Gesamtplan verdeutlicht die Verflechtung der einzelnen Probleme und hilft, richtige Entscheidungen in der Wasserwirtschaft zu treffen. Die wasserwirtschaftliche Rahmenplanung soll nicht zuletzt dazu beitragen, daß Interessenkonflikte an dem nicht vermehrbaren Gut Wasser, gestützt auf fundierte Grundlagenuntersuchungen, ausgeglichen werden können. Wenn schon von einem Teilraum gewisse Opfer für einen anderen verlangt werden müssen, so soll das doch nicht ohne genaue Kenntnis und Bewertung der Auswirkungen geschehen.

Um die schnell fortschreitende Entwicklung des Donauraumes landesplanerisch steuern und den Ausbau der Entwicklungsachsen Donau und Main vorantreiben zu können, werden vorrangig derzeit wasserwirtschaftliche Rahmenuntersuchungen für

die Flüsse Donau und Main ausgearbeitet. Als Zwischenbericht sind 1975 die ersten Bestandskarten Donau veröffentlicht; seit April 1975 liegt eine Bestandserhebung über die Wassernutzung der Donau und die damit zusammenhängenden Fragen der Flächennutzung im Talbereich vor. Die Bestandskarten wurden auch auf die wichtigsten Nebenflüsse erweitert, um die Fernwirkungen wasserwirtschaftlicher Maßnahmen in diesen Flüssen auf die Donau aufzuzeigen. Die Bestandsaufnahme erfaßt selbstverständlich auch alle die Einflüsse, die von dem Ausbau des Europakanals und der Wasserüberleitung über den Europakanal in das Regnitz-Main-Gebiet auf die wasserwirtschaftliche Lage zu erwarten sind.

Die Bestandserhebung bildet die Grundlage für eine spätere umfassende wasserwirtschaftliche Rahmenplanung. Als Zwischenbericht stellt sie jedoch bereits heute eine wichtige Hilfestellung in planerischen Einzelfragen dar. Gerade wegen der Vieltätigkeit der Nutzungsdichte im Planungsraum und wegen der überregionalen Bedeutung der dort anstehenden Nutzungsvorhaben hat diese Arbeitsgrundlage einen erheblichen landesplanerischen und wasserwirtschaftlichen Informationswert.

Wegen der Bedeutung des Überleitungsvorhabens für die weitere Entwicklung des Raumes, aber auch wegen den sich hierbei ergebenden Problemen des Landschafts- und Naturschutzes wurde ein Raumordnungsverfahren zur landesplanerischen Überprüfung des Vorhabens eingeleitet. Die Landesplanung ist also nicht nur allgemein bei der Aufstellung von Programmen und Plänen, sondern auch im Rahmen von konkreten Verfahren mit der Beurteilung von Zusammenhängen befaßt.

Während sich solche Raumordnungsverfahren aber bisher nur am Bundesraumordnungsgesetz und am Landesplanungsgesetz haben orientieren können, gibt künftig das Landesentwicklungsprogramm zusätzliche und eingehende Anhaltspunkte für die landesplanerische Beurteilung.

Für alle öffentlichen Planungen und Maßnahmen, die mit dem Ausbau des Europakanals verbunden sind, gelten grundsätzliche Zielaussagen des Landesentwicklungsprogramms, die sich allgemein auf den Ausbau der Infrastruktur bei gleich-

zeitiger, höchstmöglicher Schonung der Natur und Landschaft beziehen. Der Verlauf des Kanals und alle Anlagen sollen demnach so in die Landschaft eingebunden werden, daß sie landschaftliche und kulturelle Werte nicht zerstören. In Erholungsgebieten ist darüber hinaus auch die Bedeutung des Landschaftsbildes für die Erholungsfunktion zu beachten. Soweit wie möglich ist insbesondere in den letzten naturnahen Flußlandschaften der ursprüngliche Zustand zu erhalten bzw. wiederherzustellen.



Schiffahrt auf dem Europakanal: Mitglieder und Gäste, darunter Mittelfrankens Regierungspräsident Heinrich von Mosch (ganz rechts), lassen die Landschaft am Wasserweg um die Hafenstadt Nürnberg an sich vorbeiziehen.

Diese grundsätzlichen, für das gesamte Land und alle Infrastrukturausbaumaßnahmen gültigen Ziele werden im Programm für die Planungsregionen konkretisiert, durch deren Gebiet sich der Europakanal zieht bzw. ziehen wird. Die Maßnahmen zur Überführung von Altmühl- und Donauwasser in das Pegnitz-Main-Gebiet, insbesondere der Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals, sind von beträchtlichen Landschaftsveränderungen begleitet. In den fachlichen Zielen für die Industrie-region Mittelfranken wird dementsprechend gefordert, daß im Ausgleich hierzu der Kleine Roth-Speicher und sein Umland sowie das Umland des Rhein-Main-Donau-Kanals so gestaltet werden, daß sie von einer möglichst vielfältigen Fauna und Flora als Lebensform angenommen werden.

In dem Raum zwischen Regensburg und Vilshofen wird die Kanalisierung der Donau zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsgefüge führen. Hier sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonders zu berücksichtigen; Auwaldreste und Altwasser sollen möglichst erhalten werden. In den regionalen fachlichen Zielen des Programms für die Regionen „Regensburg“ und „Donau-Wald“ wurden entsprechende Aussagen getroffen, die von der Regionalplanung in den Regionen weiter zu konkretisieren sind.

Zwischen Dietfurt und Kelheim greift der geplante Europakanal in eine unserer wertvollsten Tallandschaften ein. Das herrliche Altmühltal wäre ernstlich gefährdet, würden Planung und Durchführung der Baumaßnahmen nicht mit besonderer Sorgfalt vorbereitet. Die Durchsetzung der Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholung hier wie

auch in anderen Landesteilen mußten aber zunächst rechtlich untermauert werden. Deshalb war es vorrangiges Ziel des Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, ein neues Naturschutzgesetz zu erarbeiten. Dieses Gesetz, das der Landtag im Jahre 1973 verabschiedet hat und in dem erstmals dem Verfassungsauftrag entsprechend Vorschriften über den Schutz der Natur vor dem Menschen mit Bestimmungen über die Erschließung der Natur für den Menschen gekoppelt sind, verpflichtet nun den Unternehmens-träger (die Rhein-Main-Donau-AG), landschaftspflegerische und -gestalterische Maßnahmen zum Ausgleich der mit dem Vorhaben verbundenen Landschaftsschäden durchzuführen.

Dementsprechend hat der Unternehmer einen namhaften Landschaftsarchitekten mit der Landschaftsplanung für den ganzen Talraum der Altmühl zwischen Dietfurt und Kelheim betraut. Der am 10. Juli 1974 vorgelegte Gestaltungsplan stellt nicht nur einen Bepflanzungsplan für das künftige Kanalgelände dar, wie das auch früher schon üblich war, sondern erarbeitet darüber hinaus eine umfassende ökologisch-gestalterische Zielsetzung für die künftige Entwicklung dieses so einmaligen Gebietes. Es ist zu hoffen, daß mit der vorgelegten Planung für das Altmühltal der Zielkonflikt zwischen Wirtschaftswachstum und der Erhaltung einer gesunden Umwelt ausgeräumt ist.

Die Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist Aufgabe der Rhein-Main-Donau-AG, soweit sie als unmittelbare Folge des Neubaus im Nahbereich der Wasserstraße erforderlich werden. Für landschaftspflegerische Maßnahmen in dem übrigen Gebiet will dankenswerterweise der Trägerverein Altmühltal besorgt

sein, dem die Gebietskörperschaften des betroffenen Raumes als Mitglieder angehören. Dieser Verein hat mit Unterstützung der Rhein-Main-Donau-AG und des Freistaates Bayern ebenfalls einen bekannten Landschaftsarchitekten mit der Ausarbeitung eines Landschaftsplanes für das weitere Donautal zwischen Kehlheim und Bad Abbach beauftragt, um auch hier für einen ausgewogenen Ausgleich der mit dem Ausbau verbundenen Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt zu sorgen. Neben den wirtschafts- und verkehrspolitischen sowie den wasserwirtschaftlichen Vorteilen der Europa-Wasserstraße „Rhein-Main-Donau“ sollte ein Aspekt nicht zu kurz kommen: der Tatbestand, daß hier in großem Stil Wasserflächen geschaffen oder umgestaltet werden, die auch der Naherholung dienstbar gemacht werden können. In Bayern bedienen wir uns ja eines umfassenden Umweltbegriffs, zu dem neben dem Umweltschutz im eigentlichen Sinne, also der Umwelttechnik und neben der Umweltgestaltung, nämlich Naturschutz, Landschaftsschutz und die Landschaftspflege, auch die Umweltvermittlung, also all das gehört, was mit Freizeit und Erholung zusammenhängt. Auch in dieser Hinsicht ist der Fränkische Raum unzureichend ausgestattet; sowohl die verschiedenen Stauseen an Brombach, Altmühl und Roth als auch die Wasserstraße selbst werden die Situation wesentlich verbessern.

Für den Fall, daß diese Möglichkeiten genutzt werden, ergeben sich Wirkungen, die für die angrenzenden Räume sehr erwünscht sind: zunächst bedeutet ein ganzes Band von Erholungsmöglichkeiten längs der gesamten Wasserstraße eine nicht zu unterschätzende Wohnwertsteigerung in regionaler Hinsicht. Gerade eine

solche Wohnwertsteigerung ist einer der Anreize, die gegeben sein müssen, um langfristig qualifizierte Arbeitskräfte zu halten und anzuziehen. Ein Gutachten über den Freizeitwert der Europawasserstraße Rhein-Main-Donau kommt zu dem Ergebnis, daß aus den umliegenden Stadt- und Landkreisen und insbesondere aus dem Verdichtungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen am gesamten Main-Donau-Kanal zwischen Bamberg und Kelheim jährlich mit über 9 Mio. Besuchern zu rechnen ist. Das Programm Freizeit und Erholung der Bayerischen Staatsregierung wird in diesem Jahrzehnt noch manche Hilfestellung gerade für diesen Bereich geben müssen und hoffentlich auch geben können.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal ist Chance für die Raumordnung und Landesentwicklung und Hilfe auf dem Weg zu gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Landesteilen. Bayern und insbesondere seine durch Randlage und Strukturschwäche benachteiligten Gebiete können von ihm Entwicklungsimpulse erhoffen, die diese Benachteiligung überwinden helfen. Landesentwicklung darf aber nicht zu Lasten gewachsener und bewährter Strukturen gehen. Deswegen dürfen uns alle Verlockungen der Zukunft nicht dazu verleiten, unsere Binnenschifffahrt, die uns und unserer Wirtschaft oft unter schweren Bedingungen getreulich gedient hat, im Interesse einer Öffnung um jeden Preis im Stich zu lassen. Professor Jaenicke hat in seiner völkerrechtlichen Untersuchung über den Status der Großschiffahrtsstraße überzeugend dargelegt, daß es im Ermessen der Bundesrepublik liegt, unter welchen Bedingungen sie den Kanal für den internationalen Schifffahrtsverkehr öffnet. Das IFO-Gutachten betont das große Interesse nicht nur Österreichs, sondern gerade der

Staatshandelsländer an der Benutzung der Wasserstraße. Das gilt um so mehr, als das Projekt des Elbe-Oder- bzw. Elbe-Donau-Kanals — räumlich übrigens wohl keine echte Konkurrenz — weit in den Sternen steht. Deshalb muß es möglich sein, die Zulassung der Schiffe der Anlieger unserer Wasserstraße so zu regeln, daß die Prinzipien der Gleichheit und Gegenseitigkeit gewährleistet sind.

Bayern will seinen Beitrag zu dem Werk in allen seinen Bezügen leisten, als loyaler

Partner seiner Wirtschaft, als mahnender und helfender Gliedstaat der Bundesrepublik, als Verantwortlicher für den Raum im Herzen Europas und als verständnisvoller Nachbar zum Ausland. Bayern will — gerade im Zusammenhang mit dem Wasserweg — Entwicklungsimpulse nicht nur empfangen, sondern auch geben und ist bereit, in einem ehrlichen Verhältnis des *do ut des* seine Wirtschaftskraft, aber auch seine Landschaft und sein kulturelles Erbe einzubringen.



Internationaler Treffpunkt auf dem Schiffsdeck: Vorsitzender Dr. Urschlechter mit Gattin Lilo führt in der Schleuse Nürnberg Nord ein Gespräch mit den Gästen aus Österreich, Frankreich und den Beneluxländern. Fragen des Kanals stehen im Mittelpunkt.

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße in der Landschaft

Von Dr. Wolfgang Bader,
Leiter des Referates Öffentlichkeitsarbeit
und Verkehrswirtschaft
der Rhein-Main-Donau AG

Die Wasserbauingenieure geraten seit einiger Zeit mehr und mehr in den Verruf, zu jenen Vertretern der technischen Wissenschaften zu gehören, die nur den materiellen Nutzen der Naturkräfte sehen wollten. Ohne die erforderliche Differenzierung wird ihnen vielfach eine rein mechanistische Weltanschauung vorgeworfen, die im Wasser viel zu wenig ein Lebens- element jeder gesunden Landschaft sehe.

Manche dieser Vorwürfe sind in der Tat nicht unberechtigt. Sie können auf nüchtern begradigte Bäche und Flüsse mit nackten Ufern und ausbetonierten und gepflastertem Bett verweisen, die keinerlei Bezug zu ihrer landschaftlichen Umgebung haben. Und sie beziehen sich mit Recht auch auf Wasserkraftwerke, die nicht im Flußbett, sondern unter Vernachlässigung des alten Flußufers an eigens errichteten Seitenkanälen gebaut wurden. Mit solchen Seitenkanälen konnten zwar die Schwierigkeiten und Gefahren von Baustellen im strömenden Fluß vermieden werden, und der Kraftwerksbetrieb wurde unabhängig von Hochwasser und Flußgeschiebe. Um so mehr wurde aber der Fluß geschädigt, dem meist gar keine oder nur noch eine geringe Restwassermenge verblieb, der aber das ganze Hochwasser abführen mußte. Auf diese Weise wurde die natürliche Beziehung zwischen den Flußwasserständen und den Grundwasserständen gestört, die Entnahmestrecke tiefte sich infolge des Geschieberückhaltes am Entnahmewehr in der Regel ein und mit der Flußsohle sank auch der Grundwasserspiegel beiderseits des Flusses. Der Seitenkanal aber konnte dafür keinen Ersatz bieten, denn er wurde normalerweise — damit ja kein Wasser verloren ging — durch Beton oder Asphalt gründlich gedichtet und blieb so ohne Verbindung

zum Wasserhaushalt des Talraumes. Überdies wurden Seitenkanäle meist ziemlich lieblos trassiert und nur selten durch Bepflanzung landschaftlich erträglich gestaltet.

Ein weiterer Ansatzpunkt für die Ablehnung von Wasserbaumaßnahmen ist die unbestreitbare Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die notwendigerweise mit jedem größeren Bauvorgang — Abtrag umfangreicher Erdmassen und Einbringung relativ großer Betonmengen — verbunden ist. Die Kritik an derartigen Bauwunden sollte sich jedoch nicht an den vorübergehenden Störungen und Unannehmlichkeiten während der Bauzeit orientieren. Gerade bei Tiefbaumaßnahmen verschwindet der größte Teil der Bauwerke nach ihrer Fertigstellung dem Beobachter und eine der Umwelt und Landschaft verpflichtete Ingenieurleistung wird darüber hinaus durch ansprechende architektonische Gestaltung dafür Sorge tragen, daß auch die sichtbar bleibenden Bauwerke erträglich sind.

Der Mainausbau

Auch die schärfsten Kritiker des „technokratischen Wasserbaus“ räumen ein, daß die von ihnen beklagten Sünden nicht überall begangen wurden. Professor Alwin Seifert, der schon sehr früh vor den Folgen von Eingriffen in den Haushalt der Natur warnte und zum Vorkämpfer naturverbundenen Bauens wurde, hat neben anderen Fachleuten anerkannt, daß die verantwortlichen Ingenieure beim Bau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße seit jeher auch die landschaftlich optimale Eingliederung ihrer Bauwerke im Auge hatten. Dadurch seien die schon vor dem 2. Weltkrieg zur Wasserstraße ausgebauten Strecken des unteren Main dort, „wo auch

der Straßenbauer in gleichem Geist mitgearbeitet hat, wie etwa zwischen Wertheim und Miltenberg, zu Stromlandschaften vollkommener Schönheit zusammengewachsen“. Diese ebenso kompetente wie positive Beurteilung ist um so bemerkenswerter, als die Umgestaltung eines freifließenden Flusses zu einer Kette von Stauseen nicht ohne Eingriffe in die Natur möglich ist: das alte Flußbett muß weithin verbreitert und vertieft werden. Damit ergibt sich in der Regel auch die Notwendigkeit, die Ufer neu zu gestalten. Als weiteres schwieriges Problem kommt die Gestaltung des Stauwerks selbst und der dort angeordneten Schleusen und Kraft-

werksanlagen hinzu. Alle diese Maßnahmen verändern in Verbindung mit der Aufstauung des Flußwassers und mit seinen Auswirkungen naturgemäß sowohl das Regime und die Ökologie des Flusses als auch das ursprüngliche Landschaftsbild.

Eine angemessene Wertung der Leistungen, die beim Ausbau des Mains zur Wasserstraße erbracht wurden, ist freilich nur vor dem Hintergrund des früheren Zustandes des Mains möglich. Auf weite Strecken war der Fluß, insbesondere in den sommerlichen Niederwasserzeiten, ein kümmerliches Gerinne, das teilweise in ein Korsett von Buhnen und Leitwerken eingezwängt war. Kiesbänke, auf die nicht



13 Mainufer in der Stauhaltung Rothenfels.

selten allerlei Unrat abgelagert wurde, und verlandete Altwasser beeinträchtigten zudem das Landschaftsbild. Dieser häßliche Anblick wurde durch den Aufstau des Flusses beseitigt. Dank planmäßiger Bepflanzung der Uferzone, die auf die umgebende Tallandschaft abgestimmt war, und mit zusätzlichem natürlichen Bewuchs bietet sich heute ein bordvoll gefüllter großer Fluß an, der durch Baumgruppen und Sträucher voll in die Umgebung eingegliedert ist. Das gilt inzwischen auch für den oberen Mainabschnitt, dessen Ausbau zur Wasserstraße im Jahre 1962 abgeschlossen wurde. Eine Anfang dieses Jahres vorgelegte Bilddokumentation der

Rhein-Main-Donau AG (RMD) mit dem Titel „Kulturlandschaft und Wasserbau“ veranschaulicht dies anhand einiger Beispiele. Bild Nr. 2 und 3 ist dieser Dokumentation entnommen, die auch auf die Donaustufe Jochenstein und den Bau von Wasserkraftwerken an der oberen Donau und am unteren Lech eingeht.

Vom Mainausbau sollen hier einige Schwerpunkte vorgestellt werden, die über landschaftsgärtnerische Maßnahmen weit hinausgehen. Bei dem unumgänglichen Bau des Maindurchstichs Volkach—Gerlachshausen mußte in den Jahren 1951 bis 1954 ein 7 km langer und bis 27 m tiefer und 110 m breiter Einschnitt in einen



Der Main bei Eltmann im Jahr 1950.

Höhenzug vorgenommen und der dabei anfallende Aushub von 3,5 Mill. m³ möglichst landschaftsschonend untergebracht werden. Der Durchstich war erforderlich, weil die 13 km lange Mainschleife zwischen Volkach—Escherndorf, Sommerach und Gerlachshausen wegen der engen Radien zur Wasserstraße nicht ausgebaut werden konnte, ohne den Flußlauf grundlegend zu verändern und dabei die dortigen hervorragenden Weinberglagen zu beeinträchtigen. Der gesamte Aushub wurde am Hochufer des Mains auf einer Fläche (am Hallburghang) abgelagert. Bei einer Schutthöhe von 35 m wurde die Kippe unter Beibehaltung der natürlichen

Böschungsneigungen so geformt, daß der Hang nur nach vorne geschoben erscheint. Die Kippe erhielt deshalb eine Neigung von zunächst 1:2; sie flachte sich dann in Anpassung an die natürliche Geländeneigung allmählich auf 1:9 ab. Die neuen Flächen wurden dort in Ackerland und Obstgärten umgewandelt und an den Steilhängen so aufgeforstet, „daß nur noch einer, der dabei gewesen ist, das Ganze als ein von Menschenhand, genauer gesagt, als ein von Maschinen geschaffenes Zeugnis fränkischer Landschaft erkennen kann.“ (A. Seifert).

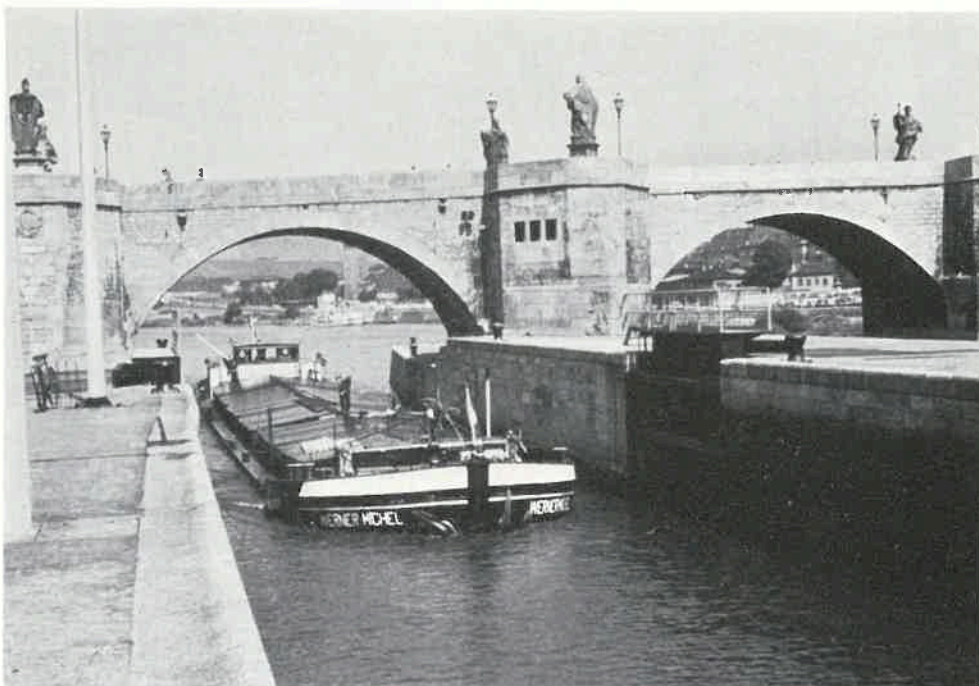
Anders geartete, vielleicht noch schwierigere Aufgaben stellt der Bau der Wasser-



15 Der Main bei Eltmann im Jahr 1974.

straße in Altstadtbereichen. Eine besonders kritische Stelle war Würzburg, wo in den Jahren 1952—1954 die Staustufe im Bereich der Alten Mainbrücke und der Festungsbastion errichtet werden mußte. Aus denkmalpflegerischen Rücksichten wurde darauf verzichtet, für den Schifffahrtsweg aus der Alten Mainbrücke zwei Bogen und einen Pfeiler herauszubrechen. Angesichts der örtlichen Verhältnisse konnte zwar die historische Bausubstanz nicht völlig unberührt bleiben. Sie wurde aber doch so schonend in Anspruch genommen, daß sich auch die Besorgten um die Wahrung des historischen Bildes da-

mit abfinden konnten. Die Schleusen- antriebs- und -steuerräume wurden dabei in zwei Pfeilern der Alten Mainbrücke untergebracht. Die Schleuse mußte wegen der Alten Mainmühle am Südufer des Mains errichtet werden, an dem sich seit 1892 eine 55 m lange Kammerschleuse für Schiffe bis zu 600 t befand. Die alte Schleuse wurde erhalten und neben ihr die neue 300 m lange Anlage am Fuße des Marienberges eingefügt. Um den dazu notwendigen Raum zu schaffen, wurde die Bastionsmauer abgetragen und 23 m zurückversetzt neu errichtet. Die anschließende Verkleidung mit den alten, beim



Die Schleuse Würzburg, die in die historische Bausubstanz eingefügt worden ist.

Abbruch gewonnenen Natursteinen fügt sie wieder harmonisch in das historische Gesamtbild ein.

In Schweinfurt waren die Aufgaben neben dem Bau der Wasserstraße nicht primär vom Denkmalschutz gestellt, vielmehr ging es um eine Sanierung der Flußzone. Hier hatte der Main im Laufe der Zeit durch Erosion sein Bett tief eingegraben und ließ hohe Ufermauern zutage treten. Dieser Eindruck wurde durch einen hohen Bahndamm noch verstärkt, der sich an das Ufer anschließt. Der Bau der Staustufe beseitigte diesen häßlichen Anblick. An beiden Ufern des nun bordvollen Mains wurden neue Grünanlagen geschaffen. Dabei ist der Bahndamm am rechten Ufer hinter einer Baumkulisse verschwunden. In den Anlagen der dort geschaffenen Fußgängerzone hat die RMD als technisches Denkmal ein Stück des alten Schweinfurter Walzenwehrs, des ersten seiner Art in der Welt, aufgebaut. Heute bietet sich dieser Bereich als gefällige Flußlandschaft dar, die zu einem beliebten Erholungsgebiet im Stadtbereich wurde.

Unterhalb von Bamberg, vor dem dortigen Staatshafen, verläßt bekanntlich die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße den Main und benutzt nun zunächst das Bett der Regnitz, um sich dann als künstlicher Main-Donau-Kanal in südliche Richtung zu wenden. Obwohl somit der Bau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße in Bamberg eigentlich im Abschnitt Main-Donau-Kanal zu besprechen wäre, soll dies dennoch hier geschehen, weil die Probleme eher mit den Fragen des Mainausbaus vergleichbar waren.

Im Gegensatz zum Ludwig-Donau-Main-Kanal konnte die neue Rhein-Main-Donau-Wasserstraße die Stadt Bamberg nicht im Hauptarm der Regnitz passieren. Nur der

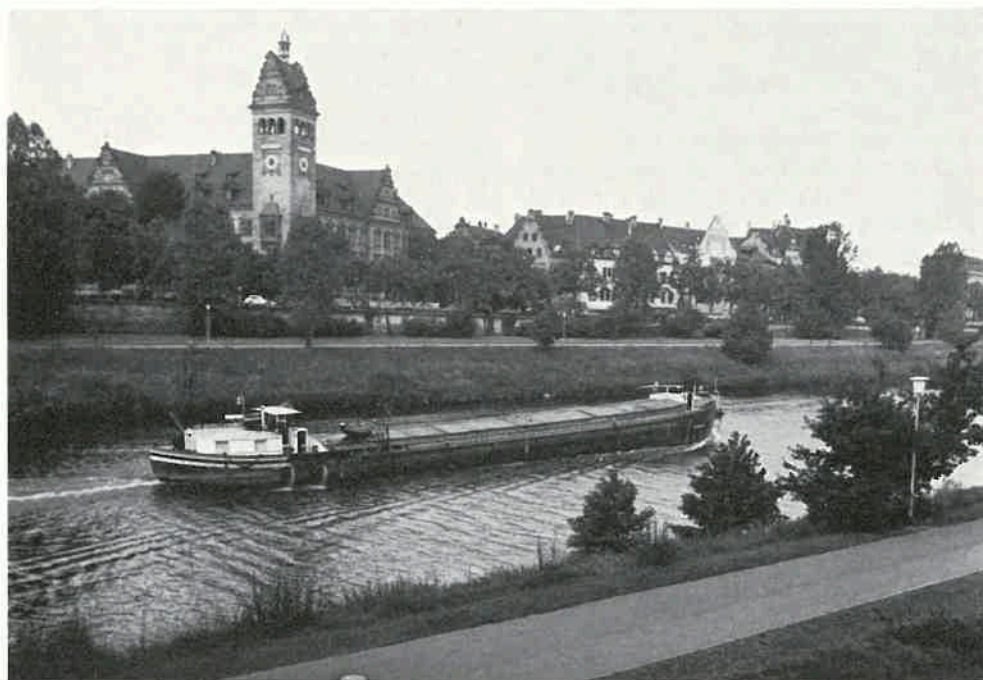
rechte Regnitzarm, der früher allein zur Hochwasserabführung benutzt wurde, bot Ausbaumöglichkeiten für eine moderne Wasserstraße. Dieser Flußarm hatte die meiste Zeit des Jahres nur eine geringe Wasserführung. Er war weitgehend verwahrlost und diente vielfach zur Ablagerung von allerlei Unrat. Die Ausbaggerung der Schifffahrtsstraße auf 60 m Wasserspiegelbreite und eine Fahrwassertiefe von 2,70 m schuf hier einen grundlegenden Wandel und gab, wie übrigens vielfach auch anderswo, den Anstoß für eine Sanierung und Aufwertung der gesamten Uferzonen. Die Neugestaltung und Bepflanzung der Ufer sowie der Bau von Uferpromenaden haben den Wohnwert im dortigen Bereich wesentlich erhöht und Erholungsflächen auf beiden Seiten der Wasserstraße geschaffen.

Die Denkmalspflege zeigte auch in Bamberg starkes Interesse an den Bauarbeiten für die Wasserstraße. Allerdings ging es dort nicht so sehr um die Erhaltung der Denkmäler für die Nachwelt, als vielmehr um die Wiedergewinnung wertvoller Baudokumente. Hatte schon in Würzburg die eingehende Untersuchung der Brückentruge wichtige Erkenntnisse über die Konstruktion und die Geschichte der Alten Mainbrücke erbracht, so erhoffte man sich von der Ausbaggerung des rechten Regnitzarmes wertvolle Funde aus früheren Jahrhunderten. Die älteste Bamberger Brücke über die Regnitz an der Stelle der jetzigen Kettenbrücke war vom Hochwasser immer wieder zerstört worden. Der großen Hochwasser- und Eiskatastrophe vom 27. Januar 1784 war neben sechs anderen Brücken und Stegen in Bamberg auch die erste steinerne „Seesbrücke“ zum Opfer gefallen, die 1752 von Balthasar Neumann und dem Hofarchitekten Jo-

hann Jakob Michael Küchel errichtet worden war. Im September 1961 wurden die Reste dieser Brücke — sie gilt als schönstes Brückenbauwerk des Rokoko — aus dem sandigen Flußbett geborgen. Bewunderung erregten vor allem die wertvollen Skulpturen des fränkischen Rokokobildhauers Johann Ferdinand Dietz: eine Engelsgruppe mit dem Kreuz und eine Reihe von Torsi des „Goldenen Ritters Georg“, die zusammen gut zwei Drittel dieser mächtigen Hauptstatue ausmachen.

Die Donaustufe Jochenstein

Die Aufgabe der RMD umfaßte von vornherein auch den Ausbau der Donau zwischen Regensburg und der deutsch/österreichischen Grenze zur leistungsfähigen Wasserstraße. Es war selbstverständlich, daß die am Main bewiesene Rücksichtnahme auf Landschaft und Umwelt auch bei den Baumaßnahmen an der Donau ihren Niederschlag fand. Das bedeutendste Bauwerk der Nachkriegszeit in diesem Bereich war die Errichtung der Donaustufe Jochenstein in den Jahren 1952—1956. Dabei wurde die Donau auf der deutsch/österreichischen Grenze um mehr als 10 m



Der Europakanal im Stadtbild von Bamberg: an beiden Seiten der Schiffsstraße breiten sich Erholungsanlagen für die Bevölkerung der Domstadt aus.

aufgestaut. Dadurch geriet das alte Donauufer mit seinem natürlichen Auwaldsaum bis fast nach Passau hinauf unter Wasser. Dieses Donauufer stand unter Landschaftsschutz und der Fuß der Bergwälder sogar unter Naturschutz. Fester Bestandteil der Planung war deshalb ein Gutachten von Professor Alwin Seifert über die Wiederherstellung der alten Donaulandschaft und die landschaftliche Eingliederung aller technischen Bauten. In diesem Gutachten wurde im Einvernehmen mit dem Landesbeauftragten für Naturschutz verlangt:

1. Der Auwaldsaum muß, soweit er im Stau untergeht, in gleicher Art und aus der gleichen Gehölzgesellschaft wie

der alte Saum auf die ganze Uferlänge von fast zwanzig Kilometern neu gepflanzt werden.

2. Ein Teil der alten Auwälder und Altwasser muß erhalten oder neu geschaffen werden.
3. Alle technischen Bauten müssen, soweit das überhaupt möglich ist, durch Umpflanzung mit Silberweiden und anderen groß werdenden Bäumen der Auwaldgesellschaft in die Uferlandschaft eingebunden werden.
4. Das Kraftwerk soll nicht nach der damaligen Baumode als Glaskasten erbaut werden, sondern muß das bayerisch-österreichische Baugesicht der Inn-Donaulandschaft widerspiegeln.



Dementsprechend wurde am neuen Ufer, abgesehen von wenigen Flachuferstrecken, ein Steinwurf bis in große Tiefen als Schutz gegen Wellenschlag angebracht. An ihn schließt sich ein grob gepflasterter Leinpfad als Betriebsweg für die Unterhaltungsarbeiten des Wasser- und Schifffahrtsamtes an. Das darüber folgende Pflaster geht nach oben in Rasen oder Gehölz über. Die Uferweiden wurden aus Stecklingen herangezogen, die auch in die Pflasterfugen und in den Steinwurf gesteckt wurden. In vier Reihen übereinander stehen dann anschließend die Gesellschaften des Weiden-Pappelwaldes, des Eichen-Ulmenwaldes und des Eschen-Hainbuchenwaldes. Längst ist wieder eine gepflegte Stromlandschaft mit echten Auwäldern an neuen Altwässern entstanden. An keinem Punkt des gesamten Stauraumes ist mehr die Anhebung des einstigen Flußspiegels zu erkennen.

Die architektonische Gestaltung der Staustufe selbst ging über einen nüchternen Zweckbau hinaus. In Anlehnung an die heimische Inn-Salzach-Bauweise wurde die gesamte Anlage zudem mit einheimischem Granit verkleidet. Die Doppelschleuse wurde so angeordnet, daß der Jochensteinfelsen unterhalb der Staustufe erhalten werden konnte, der ihr den Namen gab. Lediglich die Statue des heiligen Nepomuk auf dem Felsen wurde um 180° gedreht, damit ihre Blickrichtung auch im neuen Fahrwasser zu den Schiffen geht. Schließlich wurde auch auf die Landschaftseingliederung der Freiluftschanlage große Sorgfalt aufgewendet. Sie ist inzwischen von einem stattlichen Baumbestand eingesäumt und damit so unauffällig wie irgend möglich.

Main-Donau-Kanal, Abschnitt Bamberg-Nürnberg

Mit dem Bau des Main-Donau-Kanals von Bamberg über Erlangen, Fürth und Nürnberg zur Donau wurden neue Anforderungen an die landschaftliche Einbindung des zu schaffenden Wasserweges gestellt. Dem Mainausbau am ehesten noch vergleichbar war der Bau der Wasserstraße in dem 11 km langen Regnitzabschnitt zwischen Neuses und Hausen, wenngleich die kleineren Abmessungen und der mäandrierförmige Verlauf der Regnitz vielfach eine nicht unerhebliche Umgestaltung des Flußbettes erforderlich machten. Hier galt es, ähnlich wie am Main, durch eine ansprechende Ufergestaltung und Bepflanzung den natürlichen Charakter der Flußlandschaft möglichst optimal und möglichst schnell wieder herzustellen. Soweit realisierbar und angebracht, wurden abgeschnittene Flußstrecken mit einer Verbindung zum Kanal als kleine Paradiese für Angler und Wassersportler erhalten.

Der Stillwasserkanal zwischen der Schleuse Bamberg und dem Wehr Neuses, vor allem aber südlich der Schleuse Hausen bis zur künftigen Einmündung des Kanals in die Altmühl bei Dietfurt bringt demgegenüber wegen der Schaffung eines gänzlich neuen Kanalbettes, wegen der dabei zu bewegendenden Massen und wegen der zu errichtenden hohen Schleusen und Kreuzungsbauwerke auch unter dem Gesichtspunkt der landschaftlichen Eingliederung neue Dimensionen. Die Architektur für die hohen Sparschleusen, die zur Überwindung eines möglichst großen Höhenunterschiedes an einem Punkt besonders exponierte Standorte im Gelände haben, trägt dem durch schlanke Konstruktionen, gegliederte Bauteile, gut proportionierte

Baukörper und verbindende Bauelemente Rechnung.

Für die Landschaft besonders markante Anlagen sind auch die 57 Straßen-, Eisenbahn- und Fußgängerbrücken, die den Kanal zwischen Bamberg und Nürnberg überspannen, und nicht zuletzt die Kanalbrücken, in denen die Wasserstraße selbst Taleinschnitte überquert. Derartige Anlagen durch Bepflanzung zu „kaschieren“ ist von vornherein ebenso aussichtslos wie bei den Schleusen; es konnte deshalb auch nur darum gehen, ihre Konstruktion so zu gestalten, daß ansprechende und wohlproportionierte, womöglich elegante Bauwerksformen entstanden und daß die dabei gesetzten neuen Akzente in der Landschaft nicht als störend empfunden werden. Der Kanal als breites Wasserband bringt andererseits aber auch ein völlig neues, durchaus begrüßenswertes Element in das Landschaftsbild. Alle diese Anlagen nicht zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung werden zu lassen, sondern daraus als willkommene Dominante sogar einen Gewinn für die Landschaft zu machen, war die Herausforderung an den Wasserbauer, um so mehr als der nordbayerische Raum ohnehin arm an großen Wasserflächen ist. Abgesehen von den eigenen Bestrebungen der Kanalbauer wurde die Pflicht zur Einbindung der Neubaustrecke einschließlich aller Bauwerke in die Natur auch in den Auflagen der Planfeststellungsbescheide festgelegt. Ferner wurde die Hinzuziehung eines Landschaftsgestalters, nicht nur eines Landschaftsgärtners, und die Bekanntgabe seiner Vorschläge an die zuständige Regierung und die Wasser- und Schifffahrtsdirektion verlangt. Nach dieser Auflage waren nicht nur in Teilabschnitten wie am Main, sondern entlang der gesamten Kanalstrecke bis Nürn-

berg Landschaftsarchitekten bzw. die örtlich zuständigen Stadtgartendirektionen sowie im Bereich der Haltung Kriegenbrunn die Autobahndirektion zur Aufstellung der Bepflanzungspläne und zur fachlichen Beratung bei der Durchführung der Bepflanzungsarbeiten eingeschaltet.

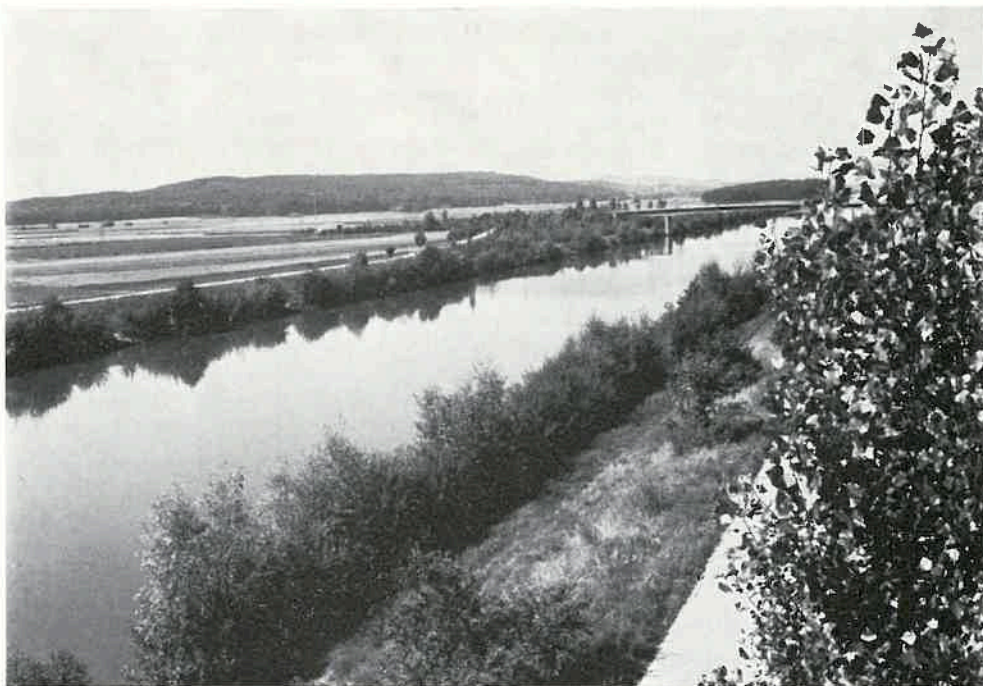
Die bestmögliche Einfügung der Wasserstraße in die Topographie des Geländes war bei der Wahl der Linienführung eine wichtige Planungskomponente, auch unter dem Gesichtspunkt, Massenabtrag und Aufschüttungen zu minimieren. „Nackte“ Böschungen und Dämme durften nicht das Bild des neuen Kanals prägen. Die aus bodenmechanischen Gründen in der Regel im Verhältnis 1:2 geneigten Böschungen wurden deshalb zunächst begrünt, um Erosionsschäden zu verhindern. Die Art der dann folgenden Bepflanzung ist in den einzelnen Gemarkungsbereichen nicht einheitlich; teils wurde ein dichter bodendeckender Satz ausschließlich mit Jungpflanzen, teils eine lockere, parkähnliche Bepflanzung weiter Rasenflächen bevorzugt, in die von vornherein Gruppen von Sträuchern und Hochstämmen eingesetzt wurden. Die Rampenköpfe an den großen Kanalbrücken wurden geschlossen bepflanzt. Die Dammstrecken dagegen wurden in der Regel in Gruppen bepflanzt, um den Eindruck eines durchgehenden Waldgürtels zu vermeiden, den eine gleichmäßige Bepflanzung der Dämme ergeben würde.

Die Begrünung der Kanalufer erfolgte je nach ihrer Ausführung unterschiedlich. An nicht gedichteten Kanalstrecken erhielten die Ufer als Schutz gegen Wellenschlag eine lose Steinschüttung. In gewissem Umfang unterstützt durch gezielte Pflanzungsarbeiten entwickelte sich hier schon bald ein natürlicher Bewuchs, durch den

die Wasserstraße ein flußähnliches Aussehen erhielt. Wo dagegen Sohle und Böschungen mit Asphalt gedichtet werden mußten, ließ das mit Bitumen vergossene Steindeckwerk in der Wasserspiegelzone zunächst keinen Bewuchs aufkommen. Hier mußte mit einer Mutterbodenandekung und Grasansaat begrünt werden. Inzwischen hat sich auch dieser Bewuchs durch Samenanflug verstärkt. Damit verschwinden nach und nach auch die Unterschiede zwischen den gedichteten und den ungedichteten Kanalabschnitten.

Nach den guten Erfahrungen mit der Errichtung von Grünanlagen längs des Kanals in Bamberg wurden im Stadtbereich

Erlangen unter Einschaltung des „Städtischen Garten- und Friedhofamtes“ auch die Betriebswege bepflanzt, die weithin zur Promenade geworden waren. Hier könnte sich einmal, vielleicht im Zusammenhang mit einer Windschutzpflanzung, ein alleeähnliches Uferband entwickeln, das nur durch die allzunah an den Kanal herangerückte überhöhte Bebauung beeinträchtigt wird. Auch die noch junge Bepflanzung in den Kanalhaltungen Kriegenbrunn und Nürnberg-Nord kann sich bereits sehen lassen. Es bestehen jedoch noch einige Lücken, in denen noch keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielt werden konnten. Wegen des Baues der



Der Main-Donau-Kanal in der Haltung Bamberg.

parallel zum Kanal verlaufenden Südwesttangente in Nürnberg und Fürth sind die Anpflanzungen an der Ostseite des Kanals vorerst nur in geringem Umfang möglich. Die Ausgestaltung und Bepflanzung der rd. 180 m hohen Kippe „Hohe Marter“ in Nürnberg wird nach den Vorstellungen und unter Mitwirkung des Gartenbauamtes der Stadt Nürnberg durchgeführt.

Abschließend bleibt festzuhalten, daß die Kanalstrecke im gesamten Bereich Bamberg-Nürnberg ein nicht mehr wegzudenkender, charakteristischer Bestandteil der Landschaft geworden ist. Wo der Kanal

noch Narben in der Landschaft hinterlassen hat, werden die Zeit und die fürsorgende Pflege des Landschaftsgärtners das ihre dazu beitragen, sie nach und nach zum Verschwinden zu bringen. Die Bevölkerung nutzt längst und in zunehmendem Umfang die neu entstandenen Möglichkeiten der Erholung und Entspannung sowohl auf dem Wasser als auch entlang seiner Ufer. Dies ist nicht die geringste Anerkennung, die der Kanalbau unter dem Gesichtspunkt seiner Auswirkungen auf die Umwelt erfahren kann.

Der Landschaftsplan Altmühltal

Ein Beitrag der Rhein-Main-Donau AG
zum Problem der Landschaftsgestaltung
am Europakanal

Die RMD ist seit nunmehr 50 Jahren mit gutem Erfolg bestrebt, ihre Bauwerke ansprechend zu gestalten und sie möglichst gut in die Landschaft einzugliedern. (Das ist im Beitrag „Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße in der Landschaft“ ausführlich dargelegt worden.) Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wird aber auch in Zukunft durch Regionen gebaut werden müssen, die sich mit ihrer landschaftlichen Schönheit auszeichnen; daher bestehen Befürchtungen um die Landschaft von dritter Seite beim Bau einer großen Wasserstraße. Dies gilt vor allem für das untere Altmühltal, in dem die Wasserstraße von Dietfurt bis zur Einmündung in die Donau bei Kelheim verlaufen wird und das fast durchweg Landschaftsschutzgebiet (im östlichen Talraum sogar Naturschutzgebiet) ist.

Die Donau, die hier in früher Vorzeit verlief, hat einen anmutigen Talraum zwischen 150 m hohen Weißjura-Felswänden hinterlassen, in dem die verhältnismäßig kleine Altmühl und auch der inzwischen über 130 Jahre alte Ludwig-Donau-Main-Kanal die belebende Wasserfläche bilden. Nachdem eingehende Untersuchungen ergeben hatten, daß eine andere Trassierung für den Main-Donau-Kanal nicht möglich ist, war der RMD bewußt, daß der Bau der neuen Wasserstraße durch diesen Talraum besonders hohe Anforderungen an die Planung und die Bauabwicklung stellen wird. Lange bevor konkrete Forderungen an die RMD gestellt wurden, hat sie sich deshalb schon in ihrer ersten Hauptversammlung am 18. August 1969 zu den großen Verpflichtungen bekannt, dem Charakter des Altmühltals möglichst wenig Abbruch zu tun und dafür auch finanzielle Opfer zu bringen. Am 15. Juli 1972 hatte sie dann den Nürnberger Landschaftsarchitekten Dipl.-

Ing. Reinhard Grebe mit der Ausarbeitung eines Landschaftsgestaltungsplanes beauftragt. Sinn und Zweck dieses Planes ist es, den erhaltens- und pflegewerten Bestand der Altmühl Landschaft aufzunehmen und — in enger Zusammenarbeit mit den technischen Planungsgruppen der RMD und des Wasser- und Schifffahrtsamtes Nürnberg — die Eingliederung des neuen Flußlaufes in die Landschaft zu planen.

Die Schwierigkeiten des anstehenden Wasserstraßenbaus im Altmühltal resultieren vor allem aus der unterschiedlichen Maßstäblichkeit des Talraumes einerseits und der Wasserstraße und ihrer Bauwerke andererseits. Wurden in der rd. 30 km langen Strecke zwischen den Städten Dietfurt und Kelheim zur Überwindung des Höhenunterschiedes von rd. 17 m seinerzeit für den Ludwig-Donau-Main-Kanal 13 Staustufen mit einer Höhe zwischen 0,87 und 3,21 m errichtet, so kommt die neue Wasserstraße unterhalb von Dietfurt mit nur 2 Schleusenanlagen bei Riedenburg und Kelheim aus. Naturgemäß erfordert dies tiefere Einschnitte in den Talboden: bei der Einmündung der Altmühl in den Kanal unterhalb der Schleuse Dietfurt muß der zur Wasserstraße ausgebaute Fluß rd. 4 m eingetieft werden. Der 15 km lange Stau der Stufe Riedenburg bedingt andererseits, daß der neue Wasserlauf in Schleusennähe bis zu 4 m über Gelände herausgehoben werden muß.

In diesen Bereichen — das gilt sowohl für die Haltung Riedenburg wie für die Haltung Kelheim — wird zur Vermeidung von Dämmen, die im engen Altmühltal die Landschaft erheblich beeinträchtigen würden, die gesamte Talauie aufgefüllt, rekultiviert und durch Bepflanzung wieder in die Umgebung eingebunden, so daß dieser

technische Eingriff in die Natur von späteren Generationen nicht mehr wahrgenommen werden kann. Unterhalb der Schleuse, die einen Höhenunterschied von 8,40 m überwindet, folgt dann zunächst wieder ein Einschnitt, der sich ebenso wie in der vorhergehenden Haltung nach und nach verringert, um dann wiederum in Richtung der 16 km entfernten Stufe Kelheim aus dem Gelände herauszutreten. Bei einer Wasserspiegelbreite von 55 m ist dies naturgemäß mit umfangreichen Massenbewegungen verbunden. Darüber hinaus machen es die großen Abmessungen der neuen Wasserstraße unmöglich, dem vielfach gewundenen Lauf der Altmühl und den Krümmungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals zu folgen.

Auch der neue Schifffahrtsweg soll indessen weitgehend den Charakter eines fließenden Gewässers erhalten. Das bedeutet, daß die Wasserstraße nicht zu einem beiderseits mit Beton eingefassten Kanal ausgebaut werden wird; vielmehr soll sie, soweit möglich, Bereiche der bestehenden Altmühl mit einbeziehen. Flußschleifen außerhalb der Wasserstraße sollen als Altwasser erhalten und wenn möglich durch Karstquellen mit Frischwasser versorgt werden. Hohe Dammkörper entlang des neuen Wasserweges werden — wie schon erwähnt — nirgends errichtet. Im Auffüllbereich wird der Kanal künftig, wie vorher die Altmühl, ohne Einschnitt im Talboden liegen, doch wird zweifelsohne das 55 m breite, an einigen Stellen sogar noch breitere Band des sich in weiten Bögen durch das engräumige Tal hinziehenden Wasserweges den Gesamteindruck wesentlich verändern.

Dipl.-Ing. Grebe hat bereits in der Mitgliederversammlung des Kanalvereins am 9. Juli 1973 in Kelheim einen Überblick

über den seinerzeitigen Planungsstand des Landschaftsplanes Altmühltal gegeben, der auch in der Nummer 13/1973 dieser Mitteilungsblätter veröffentlicht wurde. Im vergangenen Jahr ist der Landschaftsplan nun abgeschlossen und der Öffentlichkeit vorgelegt worden. Im folgenden soll er deshalb nochmals kurz erläutert werden, um anhand eines praktischen Beispiels die Detailplanung aufzuzeigen.

Der Landschaftsplan Altmühltal umfaßt den unmittelbaren Talbereich mit angrenzenden Ortslagen, jedoch nicht die vom Wasserstraßenbau nicht betroffenen Steilhänge und Hochflächen des Altmühltals. Er untergliedert den Talbereich Dietfurt-Kelheim in insgesamt 10 Teilpläne. Für diese Teilpläne wird jeweils ein Bestandsplan und ein Vorschlagsplan vorgelegt. Der Bestandsplan hält anhand von Luftbildern, Topographiedarstellungen sowie der Auswertung anderer Pläne durch das Planungsbüro den Zustand des Jahres 1973 fest. Er schildert die Siedlungs- und Baustrukturen, die landwirtschaftliche Nutzung, die landschaftlichen Strukturen, die Vegetationsbestände sowie die Erholungsnutzung. Weiter werden wichtige zentrale Einrichtungen in den Ortslagen (Kirchen, Schulen, Krankenhäuser, Gasthöfe), Naturschutzgebiete und der Ausbauzustand der Verkehrsanlagen ausgewiesen. Schließlich werden Angaben zur Bevölkerung der einzelnen Gemeinden geliefert.

Der Vorschlagsplan zeigt Möglichkeiten für die Ausweitung des Kanalprofils und macht — wegen der zum Teil durch den Wasserstraßenbau veränderten Wasserstände sowie infolge angestauter Flächen und Seen — Vorschläge für Einfüllungen, Bepflanzungen oder andere Folgenutzungen. Ferner werden die Art der zukünftig

vorgeschlagenen Vegetation und der Landnutzung sowie die Ergänzung und der Ausbau der vorhandenen Wege und ihre Ausführung dargestellt. Neben dem Betriebsweg der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung im Uferbereich der Wasserstraße, der von Fußgängern und z. T. auch von Radfahrern genutzt werden könnte, wurden auch in Fühlungnahme mit dem zuständigen Straßenbauamt Landshut die Straßenplanungen zwischen Riedenburg und Kelheim dargestellt. Schließlich werden auch Aussagen zur Bauleitplanung der Gemeinden gemacht und nach Voruntersuchungen des Naturparkes Altmühltal in Abstimmung mit dem Landkreis Kelheim Erholungsstandorte vorgeschlagen.

Teilplan Deising-Untereggersberg

Im folgenden wird der Teilplan 3 wiedergegeben, der die Planung im Abschnitt Deising-Untereggersberg festhält. Dieser Plan wurde deshalb ausgewählt, weil in diesem Bereich eine Reihe charakteristischer Planungselemente enthalten ist: der Talraum, in dem bereits der Ludwig-Donau-Main-Kanal Altwässer abgeschnitten hat, verengt sich hier auf 400 m. Vorgeschlagen wird die Erhaltung alter Altmühlstrecken und -schleifen als Altwässer, die Ausbaggerung von Altwässern und ihr offener Anschluß an den Kanal, die Nutzung von Karstquellen zur Aufstauung von Wasserflächen außerhalb der Wasserstraße und die Erhaltung einer Schleuse des Ludwig-Donau-Main-Kanals in einer alten Kanalstrecke und ihre Nutzung als Bootsanlegestelle. Dazu wird das Blatt 3 des Landschaftsplanes in der Beilage wiedergegeben und die textlichen Erläuterungen wörtlich zitiert:

BESTAND

1. Landschaft

Der beim Einlauf des Altmühlmünsterbaches von Süden ca. 1,5 km breite Talraum der Altmühl wird durch die vorspringenden Talhänge (im Süden auf Felsvorsprung die Ruine Obereggersberg) auf 400 m eingeeengt. Die Talrichtung wechselt nach Nordwesten (Umlaufen des vorspringenden Spekelsberges).

Ausgedehnte Kalkmagerrasenhänge auf den südexponierten Steilhängen des Altmühlmünsterbachtals und der Hänge des Heuberges, nördlich von Untereggersberg.

2. Altmühl/Wasserhaushalt

Bei dem flachen Talgefälle stark mäandrierende Altmühl mit abgeschnittenen Altarmen durch Schleuse Untereggersberg. Neben Altmühlmünsterbach Zuflüsse durch Deisinger Mühlbach (S. Seite 2).

3. Vegetation

Altmühl stark bepflanzt.

Wertvolle Auen-, Ried- und Röhrichbestände im Raum Untereggersberg im Bereich der Altwässer, wertvolle Brutbiotope im östlichen Raum für Fische, Wasservögel und Amphibien.

4. Ortsentwicklung

Geringe Ortsentwicklung in Untereggersberg am Rande des Talraumes. Die Bebauung von Obereggersberg wirkt nicht in den Talraum ein.

5. Bauten im Kanalbereich

Schleusenanlagen mit Wärterhaus bei Untereggersberg.

6. Verkehr

St. 2230 im nördlichen Talraum, im Süden keine durchgehende Erschließung, nur zwei Zufahrten zur Hochfläche Richtung Thann und Obereggersberg.

7. Erholungseinrichtungen

Camping- und Caravanplatz an Schleuse Untereggersberg, zulässig für 7 Einheiten, Schloßhotel, Konzerte u. a. in Obereggersberg, Skilift am steilen Nordhang zwischen Ober- und Untereggersberg.

PLANUNG

1. Überblick

Ziele der Landschaftsplanung

Kanalwasserstände auf der Höhe der Talsohle und der Altmühl ermöglichen in verschiedenen Bereichen ein Aufbrechen des Kanalprofils sowie den Anschluß an seitliche Wasserflächen und damit ideale Voraussetzungen für den Bootssport im Raume Untereggersberg mit den schon vorhandenen Erholungseinrichtungen.

Die Frage der Talüberquerung mit Straße und Brücke ist noch nicht endgültig entschieden. Die im Plan dargestellte Lösung ist gemeinsam von WSA und dem Planungsbüro Grebe entwickelt; sie bildet den Ersatz für die beiden vorhandenen Brücken in Deising und Untereggersberg. Die zunächst vorgesehenen zwei Brücken führten zu starken Abriegelungen, zur Zerstörung wertvoller Uferbiotope sowie zu einem Durchgangsverkehr in den Ortsbereichen.

Die Lage der Brücke zwischen beiden Gemeinden befreit beide Orte vom Durchgangsverkehr und erlaubt den Ausbau der Erholungsnutzung bei den sehr guten Vor-

aussetzungen in Deising und Untereggersberg.

2. Kanalstrecke

Anschlüsse an Flußstrecke der Altmühl und des LDM-Kanals mit offenen Einfahrten, nur bei der Parallelführung zum Altarm im Bereich der Schleuse von Untereggersberg Ausbau eines Leitwerkes. Nach Osten in Richtung Oberhofen innerhalb der Kurve Aufweitung des Kanalprofils.

3. Altwasser/Wasserhaushalt

Bei den geringen Einschnitten durch den Kanalbau gehen nur die Altwässer innerhalb der Kanalstrecke verloren.

In Deising gibt die Karstquelle mit der hohen Schüttung und dem einlaufenden Altmühlmünsterbach Möglichkeiten zum Aufstau eines Sees mit guter Wasserqualität.

Altwasser östlich Meihern nachbaggern, offen an Kanal anschließen.

In Untereggersberg Altwasser westlich der Schleuse als Anglerbereich ausweisen, landwirtschaftliche Nutzfläche erhalten.

Altwasser östlich von Untereggersberg als Biotop erhalten, Anschluß an Kanal über Durchlaß.

4. Vegetation

Kanal liegt auf weite Strecken im jetzigen Lauf der Altmühl bzw. ihrer Altwässer; in diesen Bereichen wird die vorhandene Vegetation zerstört. Bei den geringen Einschnitten in das Gelände beschränken sich diese Ausfälle jedoch auf die unmittelbare Kanalstrecke.

In angeschlossenen Flußstrecken und angestauten Bereichen östlich von Untereggersberg ergeben sich abwechslungsreiche Vegetationsbestände.

Eine Veränderung der Grünlandnutzung wird bei den gleichbleibenden Wasserständen nur in kleinen Bereichen eintreten.

5. Ortsentwicklung

Deising

Der vorgeschlagene See verhindert eine unerwünschte Ortsentwicklung in Richtung Talraum und erhält den differenzierten Ortsrand.

Untereggersberg

Keine weitere Ortsentwicklung nach Osten in Richtung auf das hier vorhandene Wasserschutzgebiet.

Seitental Eggmühl-Altmühlmünster von jeder baulichen Entwicklung freihalten, wertvolles Ergänzungsgebiet des Altmühltals.

Kreisstraße Deising-Thann mit Brücke über Altmühlmünsterbach führen, Kaltluftabfluß! Kanalbrücke Deising-Meihern aufständern, keinen langen Damm als Querriegel im Tal.

6. Verkehr

Auf die Verkehrsprobleme, die zu lösen sind, ist bereits hingewiesen. Die vorgeschlagene Brücke kann aus dem hohen Hang auf der Nordseite entwickelt und muß über Stützen ohne Abriegelung des Talraumes geführt werden.

Die Verbindungsstraße nach Osten in Richtung Untereggersberg sollte unmittelbar am Talrand verlaufen, um den Talbereich nicht weiter zu belasten und die wertvollen Feuchtbiotope zu erhalten.

7. Erholungseinrichtungen

In Deising Freibademöglichkeiten am See für Gäste aus dem Bereich Altmühlmünster und Deising, hier möglichst keinen Camping- und Parkplatz anlegen.

Erweiterung der Erholungsanlagen am See durch gemeindeeigenen Sportplatz und Festplatz westlich der geplanten Fußgängerbrücke.

In Untereggersberg auf der Nordseite des Tales Anlage eines wasserbezogenen Erholungsschwerpunktes mit Gaststätten in der Schleuse, Boots Liegeplätzen und Campingplatz, Anglerbereich im Westen. Dadurch Verstärkung der bereits jetzt in Obereggersberg vorhandenen Erholungsanlagen.

Erläuterungen des Landschaftsplaners

Im Teil II der Landschaftsdokumentation erläutert der Landschaftsarchitekt seine eigenen Gedanken zu den Grundlagen und Zielen des Plans. Nach einer ausführlichen Beschreibung des Planungsraums unterbreitet er im einzelnen seine Vorschläge zur landschaftlichen Eingliederung der Wasserstraße, zur Landschaftsplanung, zur Erholung im Altmühltal, sowie zur Durchführung des Bauvorhabens unter Berücksichtigung landschaftlicher Faktoren. Abschließend empfiehlt er die Durchführung eines ökologischen und biologischen Forschungsprogramms im Bereich der Wasserstraße im Altmühl- und Sulztal, insbesondere im Hinblick auf die Fauna und Flora, die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse und das Geländeklima.

Aus räumlichen Gründen ist es unmöglich, hier einen auch nur annähernd abgerundeten Überblick über die Vorstellungen zu vermitteln, die mit zahlreichen Planskizzen und Grafiken illustriert sind. Stellvertretend hierfür werden die Vorschläge des Planers für einen naturnahen Ausbau der Kanalstrecke kurz skizziert. Der natürliche Charakter der Wasserstraße soll erreicht werden durch:

1. unterschiedliche Breiten der Wasserflächen der Wasserstraße, insbesondere durch Einbeziehung und Erhaltung bestehender Altwasserflächen,
2. wechselnde Querprofile,
3. Verzicht darauf, Betriebswege ständig hart am Ufer entlangzuführen. Die durchgehenden Betriebswege werden es den Wanderern möglich machen, fern vom Getriebe der Straße den ganzen Flußlauf entlang zu marschieren, was heute leider auch in bescheidenem Maße nicht möglich ist,
4. Erhaltung vorhandener Vegetationsbestände im Talraum,
5. Aufbau eines durchgehenden Ufer-saumes mit unterschiedlichem Aufbau,
6. Anlage flacher Uferzonen in Randbereichen,
7. Sicherung grüner Uferbereiche.

Für zwei Wasserstraßenquerschnitte, die vom Regelprofil abweichen (nämlich das „Sonderprofil Auftragsstrecke“ und das „Sonderprofil Einschnittstrecke“), werden die nachstehenden Vorschläge unterbreitet, die auch in den beiden Abbildungen ihren Niederschlag finden:

1,50—2,00 m breite Uferberme ca. 15 cm über der Wasserlinie als Standort für Seggen und Schilf, dadurch Schaffung eines naturnahen Flußufers.

Wechselnde Höhen des Betriebsweges entsprechend Geländeanschluß.

Vielfältige Ausgestaltung der Uferlinie mit Gehölzen und geschlossenen Auenbeständen.

Bei der Ausführung der Ufersicherung gelten die Grundsätze des naturnahen Wasserbaues.

Anerkennung durch Umweltminister und Naturschutzbund

Der Vorstand der RMD hat in einer Einleitung zum Landschaftsplan Altmühltal erklärt, daß die als unmittelbare Folge des Neubaus erforderlichen Maßnahmen im Nahbereich der Wasserstraße von der Gesellschaft baureif geplant und ausgeführt werden und daß auch das dazu notwendige Gelände, soweit erforderlich und auch möglich, erworben und in das Eigentum der künftigen Unterhaltungsträger übergehen soll. Darüber hinaus werden im Zusammenhang mit dem Umbau des Flusses außerhalb der unmittelbaren Wasserstraßenzone Erdbauten durchgeführt, die der landschaftlichen Gesamtplanung entsprechen, deren weitere Ausgestaltung und Verwendung aber nicht Sache der RMD sein können. Die über die engere Wasserstraßenzone hinausgreifenden Vorschläge des Landschaftsplanes können und sollen nur die Grundlage für die weitere sinnvolle, jedoch nicht im Zuständigkeitsbereich der RMD liegende landschaftliche Gestaltung des Tales bilden. Dazu ist es unerlässlich, daß für die Verwirklichung des Landschaftsplanes außerhalb des engeren Wasserstraßenbereiches Dritte als Träger tätig werden. Die RMD begrüßt es, daß auf Initiative des Kelheimer Landrats inzwischen ein Zweckverband gegründet wurde, der diese Trägerschaft übernimmt. Die RMD sieht in diesem Gremium ihren Partner und erklärt sich bereit, seine Vorstellungen bei der Planung und Ausführung der die Wasserstraße begleitenden landschaftsgestalterischen zusätzlichen Maßnahmen so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Der bayerische Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen begrüßt in seinem Vorwort zum Landschaftsplan Alt-

mühltal, daß die RMD rechtzeitig bestrebt war, den neuen Wasserlauf und die damit verbundenen sowie die mittelbar damit zusammenhängenden Bauwerke in die Landschaft zu integrieren, indem sie den Nürnberger Landschaftsarchitekten mit der detaillierten Landschaftsplanung beauftragte. Damit werde auch dem bayerischen Gesetz über den Schutz der Natur, die Pflege der Landschaft und die Erholung in der freien Natur vom 27. Juli 1973 Rechnung getragen. Der Minister gab seiner Hoffnung Ausdruck, daß mit der vorgelegten Planung für das Altmühltal der Zielkonflikt zwischen Wirtschaftswachstum und der Erhaltung einer gesunden, lebenswerten Umwelt ausgeräumt sei. Er dankte der RMD, daß sie den Kanal in Zusammenarbeit mit den örtlichen Stellen nach den Vorschlägen des Landschaftsplanes bauen will, und schloß in diesen Dank auch die von dem Vorhaben betroffenen Kommunen und ihre Vertreter ein, die sich mit großem Interesse an der Planung beteiligt haben.

Auch der Vorsitzende des Bundes Naturschutz in Bayern e. V. würdigte den Land-

schaftsplan Altmühltal als einen guten Kompromiß zwischen den Belangen des Wasserstraßenbaus einerseits und den Vorstellungen des Naturschutzes andererseits. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V., der sich lange Zeit gegen die Trassierung der Wasserstraße durch das untere Altmühltal gewehrt hatte, sei nun bereit, den Bau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße im Altmühltal unter der Bedingung hinzunehmen, daß die Vorschläge im Landschaftsplan in der Gesamtkonzeption wie im Detail in die Tat umgesetzt werden. Besonders begrüßt werde die Zusage der verantwortlichen Politiker, erstmals 5% der Bausumme für Maßnahmen des Naturschutzes und der Sanierung des Naturhaushaltes im Altmühltal zur Verfügung zu stellen. Abschließend wurde die Auffassung vertreten, daß es nach der Vorlage dieses Landschaftsplanes dem Naturfreund möglich sein sollte, das „neue Altmühltal“ auch nach dem Abschluß aller Bauarbeiten ohne ernste Einschränkungen zu akzeptieren.

Herausgeber: Deutscher Kanal- und Schiffsverkehrsverein Rhein-Main-Donau e. V.
Fotos: Guttenberger (3), Bildarchiv Rhein-Main-Donau AG (7)
Druck: Verlagsdruckerei Ph. C. W. Schmidt, Neustadt/Aisch
Klischees: Klischee-Anstalt Döss, Nürnberg